

Studebaker Commander 1953

MOTOR – NYTT **fredag 23 augusti**
Föregående **torsdag 22 augusti**

1. **Toppbetyg för Audi e-tron i krocktester**
2. **Prov: BMW 1-serie får framhjulsdrift – så är den att köra**
3. **Uppföljaren till BMW i8 kanske heter i12**
4. **Di TV Motor**
5. **Toyota RAV4 kommer som laddhybrid – och den får dragkrok**
6. **Bugattis nya värsting**
7. **Bugatti Chiron**
8. **Bugatti-upplevelsen**
9. **Oljud drar ned Mazdas nya motor**
10. **Årets bil 2020: Provisorisk lista över kandidater**
11. **Stockholms tadxipoddar expanderar**
12. **Slipp använda vindrutetorkarna när det regnar**
13. **Han räddade Porsche 911 från nedläggning**
14. **BMW Z4**
15. **Bentleys ”felande länk” återskapad**
16. **Grattis Dodge Charger!**
17. **Fredagsfilmen**
18. **Fredagshumorn**



1. Toppbetyg för Audi e-tron i krocktester

Av Bobby Green 2019-08-16 kl 10:20

Grattis!



FILMER: [***https://youtu.be/V2jTxkptYm8***](https://youtu.be/V2jTxkptYm8)
[***https://youtu.be/8km4p2WEtYA***](https://youtu.be/8km4p2WEtYA)

IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) som är en krocksäkerhetsorganisation i USA har nu testat Audis eldrivna modell e-tron och där har den fått toppbetyg och utmärkelsen "Top Safety Pick+". Det här innebär att bilen är en av de säkraste elbilarna som finns på marknaden idag.

Audi tar sitt första stora kliv in i den eldrivna framtiden
Jag har provkört e-tron

Doug tar sig en närmare titt på Audi e-tron
Gillar insidan mest

Bantad Audi e-tron är billigare och sämre
Räcker räckvidden?



Bobby Green



2. Prov: BMW 1-serie får framhjulsdrift – så är den att köra

Av Heinrich Lingner, Publicerad 2019-08-17, 09:25

Omställningen till en ny plattform gör att BMW 1-serie förlorar två av sina särdrag, bakhjulsdrift och rak sexa. Men den har även vunnit något vilket den första provkörningen runt München visar.



Provkörningen innehåller:

- Vad är nytt?
- Hur är den att köra?
- Borde jag köpa en?

VAD ÄR NYTT?

"Aktornahe Radschlupfbegrenzung." Smaka på de orden. En term på bästa tekniska tyska. Det är egentligen otroligt att den kommit in i pressmaterialet utan att bli angliserad. Förkortningen är ARB och det står fär ett nytt sätt att åstadkomma antispinn.

Till skillnad mot konventionella antispinnsystem arbetar inte ARB med ABS-systemet utan griper redan in i motorns styrenhet. Korta signalvägar och extremt snabba beräkningar gör att BMW 1-serien har tio gånger snabbare "traction control" än föregångaren.

Varför lyfter vi fram det här? Jo, för att ARB är en central del i BMW:s åtgärdspaket för att föraren ska glömma att 1-serien är en framhjulsdriven bil. Det har förekommit en del gny och jämmer om att "Ettan" förlorat sin egenart med bakhjulsdriften. Men BMW är övertygade om att de allra flesta kunder föredrar utrymmen, körsäkerhet och märkesimage framför de kördynamiska fördelarna med den gamla bakhjulsdriften.



De nya förarsystemen präglar interiörens utformning, i synnerhet med de digitala instrumenten som är tillval. Automatlådans växelväljare påminner om större (och dyrare) BMW-modeller, liksom instrumenten.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Genom ARB ska effektunderstyrningen tryckas undan och det gör den mycket effektivt och utan åthävor. Efter ett antal kilometer på landsvägar och på autobahn med den 150 hk starka 118d glömmer du att bry dig om tvålitersdieseln skjuter på eller drar. Det märks nämligen inte.

Naturligtvis hjälper det till att motorn tar tag i framhjulen ganska mjukt med sina 350 newtonmeter och att den åttastegade, extremt snabba automatlådan gör sitt jobb briljant. Inte ens vid ryckig instyrning och full gas förlorar 118d sitt lugn, i alla fall inte på torra bajerska landsvägar. Även den friktionsreducerade elektromekaniska servostyrningen agerar följsamt och direkt. Drivlinepåverkan? Känns knappt.

NÖRDFAKTA

Man kan ändå inte frigöra sig från tanken att det under den dynamiskt designade kostymen sitter samma tekniska underlag som i BMW 2-serie och Mini Countryman.

Fördelarna med konceptet tvärmonterad motor och framhjulsdrift är dock inte självklara vid en första anblick. Visst, utrymmena för passagerare och bagage har blivit generösare. Benutrymmet i baksätet och rymdkänslan är luftigare, men någon dramatisk skillnad mot föregångaren är det inte fråga om.

Förarfunktioner och infotainment är förstås genomgående nya. I 1-serien är det i princip samma 7.0 operativsystem som sitter i högre (dyrare) positionerade BMW-modeller. Oavsett om man vunnit något med pekskärm, geststyrning eller den verkligen fina röststyrningen funkar det intuitiva handhavandet av de flesta sidofunktionerna något bättre än hos de flesta premiumkonkurrenterna.



Upp till 1 200 liter rymmer bagageutrymmet.
380 liter med bakre ryggstöden i normalläge.

BORDE JAG KÖPA EN?

Tyvärr är även prislappen premium. En 118i börjar på 257 900 kronor. Därefter följer i stigande skala 118d (som är en tvåliters turbodiesel) på 284 000 kronor följd av 120d xDrive för 348 000 kronor och som kronan (bokstavligen) på verket M135i xDrive för nätta 450 000 kronor.

En väldans massa pengar för en kompaktmodell men man får också något för dem. Mycket bra åkkomfort med fint avstämda fjädrar och stötdämpare, vridstyv kaross och imponerande konstruktion in i detalj. Vem saknar då bakhjulsdriften?

TEKNISKA DATA

BMW	118i	M135i xDrive	116d	118d	120d xDrive
Motor/antal cylindrar	Rak/3	Rak/4	Rak/3	Rak/4	Rak/4
Slagvolym, cm³	1 499	1 998	1 496	1 995	1 995
Effekt, hk vid r/min	140/4 200	306/4 500	116/2 250	150/2 500	190/2 500
Vridmoment, Nm vid r/min	220/1 480	450/1 750	270/1 750	350/1 750	400/1 750
Längd/bredd/höjd, mm	4 319/1 799/1 434				
Axelavstånd, mm	2 670				
Bagagevolym, l/VDA	380–1 200				
Prestanda, 0–100 km/h, sek	8,5	4,8	10,3	8,5	7,0
Toppfart, km/h	213	250	200	218	230
Förbrukning NEDC, l/100 km	5,0	6,8	3,8	4,1	4,5
Grundpris, kr	257 900:–	450 000:–	–	284 000:–	348 000:–

SUMMERING

BÄST: Utmärkta vägegenskaper, fin matchning växellåda–motor, bättre utrymmen. BMW-känsla.

SÄMST: De ortodoxa BMW-fansen byter kanske modell, men nykomlingen attraherar många nya.





3. Uppföljaren till BMW i8 kanske heter i12

Av Bobby Green 2019-08-16 kl 12:00

Hybrid med 680 hästar



En av BMW:s kommande bilar är en uppföljare till sportbilen i8. Nu kommer rykten som säger att den kommer att heta i12 och att den får en hybrid-drivlina med sammanlagt 680 hästar. Där kombineras en fyra på 2,0 liter med en elmotor. Batteripacket ska vara större och det snackas om hela 135 kWh.

Det här kanske är rätt väg att gå då i8 har mobbats lite för sin relativt "låga" effekt. i12 kanske skulle kunna anamma designen på konceptbilen Vision M Next och bli en större succé än i8 med sin kraftigare drivlina.

Är det så här framtidens M-bilar från BMW kommer att se ut?
Vision M Next Concept är en försmak



4. Di TV Motor



Di TV*: *https://www.di.se/ditv/motor/di-tv-motor-15-augusti---se-hela-programmet/



5. Toyota RAV4 kommer som laddhybrid – och den får dragkrok

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-18, 16:07

I flera år har Mitsubishi Outlander varit ensam om att kombinera laddhybridteknik med suv-kaross och hyfsat lågt pris. Det har varit ett riktigt framgångsrecept och bilen har länge legat i topp bland Sveriges populäraste laddbilar. Nu kan den dock få konkurrens.



Enligt nya uppgifter testar Toyota nu en laddhybridversion av suven RAV4. Flera prototyper med laddkontakt på framskärmen testas just nuoch en av dem har siktats med släp, så det står redan klart att modellen får dragkrok – en viktig detalj för svenska köpare.

Toyota var ju tidigt ute med hybridbilar, men när det gäller laddhybrider och helt eldrivna bilar har utbudet varit skralt. En laddhybridversion av Toyota RAV4 skulle mycket väl kunna bli en storsäljare med tanke på hur populär "vanliga" hybrid-RAV4 är.

Tekniskt finns inte så många detaljer om Toyota RAV4 som laddhybrid ännu, men förmodligen kommer den använda samma 2,5-liters fyrcylindriga motor på 178 hästkrafter som i dagens modell. Elmotorerna blir dock starkare och batteriet blir förstås större – Toyota siktar enligt uppgifterna på fem mils elräckvidd.

Toyota har gjort en stor sak i marknadsföringen av att modellerna är "självladdande" och inte behöver pluggas in, så det ska bli intressant att se hur den nya laddmodellen ska presenteras.

Nya Toyota RAV4 med tuffare look
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Test: Toyota RAV4 skrällvinner mot Volvo och Volkswagen
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Mitsubishi Outlander PHEV uppdateras med större batteri



6. Bugattis nya värsting

Redaktören bytbil 2019-08-15

Visas upp för de rikaste bilsamlarna – tillverkas bara i tio exemplar



FILM**:** [*https://youtu.be/8_ZysdDKE2I*](https://youtu.be/8_ZysdDKE2I)

Den ska presenteras om bara någon dag på Pebble Beach i USA. Men några bilder har läckt på Bugattis EB110 Super Sport Hommage, kallad ”Centodieci”.

Pebble Beach Concours d'Elegance är en exklusiv utställning för veteranbilar som sedan 1950 årligen anordnas på golfbanan Pebble Beach Golf Links i Kalifornien, USA. Här träffas USA:s rikaste bilsamlare och visar upp sina dyraste och mest exotiska veteranbilar.

Då passar Bugatti på att locka alla feta plånböcker med ett nytt tillskott i sin exklusiva bilfamilj. Namnet är Centodieci (betyder Etthundratio på italienska) och är en hyllning till supersportbilen EB 110 Super Sport som tillverkades i 139 exemplar mellan 1991 och 1995.

Centodieci ska troligen bara tillverkas i tio exemplar och prislappen väntas bli cirka 90 miljoner kronor styck.

Amerikanska bilsajten Carscoops har analyserat hyperbilen så gott det går utifrån de läckta bilderna och konstaterar att den byggts med Chiron som grund.

Det innebär en 8.0-liters W16-motor med fyra turboaggregat som spottar ut 1479 hästkrafter och har ett vridmoment på 1600 Nm.

Toppfarten är 420 km/h och bilen gör 0-100 på cirka 2,4 sekunder.

Den tydligaste designflörten till 90-talets EB 110 Super Sport är de fem små hålen strax bakom sidorutorna, men de verkar inte ha någon praktisk funktion.

HÖGSTA VÄXELN

7. Bugatti Chiron

Av Marcus Berggren 17 augusti, 2019

Toppen av toppen



Vad hade du valt som din fyrtioandra bil? Det må vara en absurd fråga men faktum är att det finns en hel skara individer som faktiskt måste besvara den. Det är nämligen så att den genomsnittliga Bugatti-kunden köper sin fyrtioandra bil när de beslutar sig för att bli en del av kundkretsen. Det är alltså en skara som har allt och lite till, har krav högre än Burj Khalifa och som rimligtvis är hyfsat bilintresserade. Det är en skara som troligtvis är lika lätt-imponerade som Simon Cowell. När man tar det i beaktande är det plötsligt inte orimligt att de vill ha något från spetsen av bilvärlden, något som är få förunnat och som får en Blackbird att framstå som en permobil. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera Bugatti Chiron.

Dagen innan vår provkörning bodde vi på Hotel Le Bugatti som är ungefär en promille så glamo-röst som det låter men som är det närmsta hotellet till fabriken i Molsheim, Frankrike. Trots att dagen troligtvis skulle bli den mest minnesvärda i våra liv var vi inte nämnvärt exalterade. Det hela var helt enkelt för osannolikt. När vi rullade in på fabriksområdet möttes vi av Bugattis representanter och vi började med en fabrikstur. Drömmen började bli verklighet.

”Detta kommer att vara er förare idag, Andy Wallace” sa en av pressmänniskorna. För er läsare som inte vet har Andy Wallace vunnit 24-timmars Le Mans och är för motorsporten vad the Beatles är för musiken. ”Och här är bilen som ni ska få köra”. Hade det varit en pokermatch hade jag visat alla mina kort, det var helt enkelt för mycket för min 23-åriga hjärna att ta in. Att ens se en Chiron är en händelse i sig och på bilmässor är de lika välbevakade som Mona Lisa men nu stod det plötsligt en framför mig, en som jag själv skulle få köra tillsammans med en av världens främsta bilförare genom alla tider.



Vår tid bakom ratten inleddes med lite mer vardaglig körning och när man föreställer sig hur det är att köra en bil med 1500 hästkrafter och en prislapp på över 30 miljoner är man minst sagt nervös. Men det sjuka är att den är lika lätt att köra som vilken annan bil som helst och skulle lätt kunna framföras av gemene man utan några konstigheter. Den ingenjörskonst som krävs för att göra 1500 hästkrafter lättillgängliga går inte att föreställa sig men mycket av det är anledningen till den astronomiska prislappen.

”Tryck gasen i botten” sa Andy. Sagt och gjort. Vägen smalnade, mina inälvor slog bakut, och jag teleporterades till en annan dimension. Om en tidsmaskin någonsin uppfinns föreställer jag mig att den kommer att kännas som att trycka plattan i mattan i en Bugatti Chiron. Det är en upplevelse som fullständigt förvränger ens sinnen och som bokstavligt talat tvingar en att bilda sig nya uppfattningar om vad som faktiskt är möjligt. Andy sa till mig att ”allt måste följa fysikens lagar” men när det kommer till Bugatti Chiron undrar jag verkligen om det stämmer, det är så nära transdimensionellt resande man kan komma.

Innan man hinner blinka når man horisonten och varje raksträcka blir avsevärt mycket kortare. Man får snabbt kronisk nackspärr om man inte lär sig att luta tillbaka huvudet när man trycker på för kung och fosterland. Ögonen kan knappt hänga med, hjärnan får för sig att den hallucinerar, hjärtat skulle kunna ge utslag på en seismograf, och ens händer skulle kunna dubblera som vattenfall. Det är en genuint världsomdanande upplevelse och mitt liv kommer aldrig att vara det samma.

Man föreställer sig att en Chiron ska kännas tämligen otymplig och endast trivas på långa raka vägar. Faktum är dock att den rör sig med en färmitet som är imponerande och allt man har lärt sig om bilkörning blir obsolet när man kör den. Man kan bromsa helt osannolikt sent innan kurvorna men även genom kurvorna och samtidigt styra med oruckbar stabilitet. Luftbromsen har samma bromsverkan som en till bil och de keramiska bromsarna är en vidareutveckling av racingbromsar, anpassade för användning på allmän väg. Man kan även trycka gasen i botten i en kurva, något man har lärt sig att man absolut inte ska göra, och utan varken om eller men katapulteras man mot nästa kurva snabbare än en kolibris vingslag.



Interiören är oerhört lyxig, ljudnivån i kupén är tämligen högt huvudsakligen för att motorn som lika gärna skulle kunna sitta på ett passagerarflygplan modell större är placerad inom en decimeters avstånd från ens öron och däcken som är bredare än en buss. Det finns ingen skärm i mittkonsolen för att interiören ska förbli tidlös och luftkonditioneringsreglagen dubblerar som informationsskärmar – jag kom upp i 1501 hästkrafter (eftersom bilarna är byggda för hand varierar siffran) och en hastighet ni själva får lista ut.

Det finns fem körlägen, Lift, EB, Autobahn, Handling och Top Speed och utan toppfartsnycklen (som vi inte fick låna) är bilen begränsad till 380 kilometer i timmen. Lift-läget används vid exempelvis fartgupp upp till 50 kilometer i timmen, EB-läget är ett sorts auto-läge som justeras automatiskt beroende på körningen. Autobahn aktiveras över 180 kilometer i timmen och fokus ligger på att det ska vara stabilt och bekvämt i höga farter. Handling-läget rekommenderas för användning på bana. Top Speed tillåter en hastighet på upp till 420 kilometer i timmen och kan endast aktiveras om alla dess system ger tummen upp. Om något är på tok kan Bugatti skicka en så kallad flygande doktor som löser eventuella problem som kan finnas och de vet ofta om något fel har uppstått innan ägaren själv.

Bugatti Chiron är mycket möjligtvis bilvärldens pilspets. Man kommer inte högre i rangordningen sett till ren och skär ingenjörskonst. Att tillverka en bekväm, lyxig, och pålitlig bil med 1500 hästkrafter som dessutom är lättkörd och som i ärlighetens namn får flygplan att framstå som medeltida är helt otroligt imponerande. Till råga på allt skulle jag dessutom hävda att bilen är prisvärd, det finns så obegripligt mycket som sker bakom kulisserna som tillsammans gör Chiron till en av de mest imponerande bilarna genom alla tider. Om den nu bara faktiskt hade varit en riktig tidsmaskin så man hade fått uppleva det igen. Och igen. Och igen.

Bugatti Chiron Sport

Motor:	8-liters W16, fyra turbos, 1500 hästkrafter, 1600 Nm
Kraftöverföring:	Sjutsegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift
Acceleration	
0-100 km/h:	2,4 sekunder
0-200 km/h:	6,5 sekunder
0-300 km/h:	13,6 sekunder
0-400 km/h:	32,6 sekunder
Toppfart:	Begränsad till 420 km/h
Vikt:	1978 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4544/1212/2038mm
Pris:	Från 33 000 000 SEK (testbil cirka 37 000 000 SEK)

BETYG

Exteriör	★★★★½
Interiör	★★★★½
Körglädje	★★★★★
Valuta för pengarna	★★★★★
Relativ praktikalitet	★★★★★
Ha-begär	★★★★★
Relativ prestanda	★★★★★
Teknik	★★★★★
Motorljud	★★★★☆
Komfort	★★★★☆

SAMMANFATTNING

Bugatti Chiron är bland det högsta man kan komma inom bilindustrin. Den är skräckingivande, omdefinierar vad som är möjligt och är fullständigt briljant.

4.7

★★★★½

TOTAL POÄNG

HÖGSTA VÄXELN

8. Bugatti-upplevelsen

Av Andreas Bergman

18 augusti 2019

Ettore skulle spricka av stolthet



Vissa namn inger mer respekt än andra. Ferrari, Patek, eller Rolls och Royce är några exempel på figurer vars efternamn har odödliggjorts genom ett outtröttligt och evigt fokus på prestanda, stil eller kvalitet. De som gör minsta lilla anspråk på titeln som bil-entusiast lär dock bli ännu mer knäsvaga så fort de hör någon ta namnet 'Ettore Bugatti' i sin mun. Ettore valde nämligen aldrig mellan ovan egenskaper utan fokuserade istället på alla tre. Hans liv må ha nått sitt slut under det förra seklets mitt men hans arv lever och frodas ännu i den lilla östfranska staden Molsheim, dit vi hade blivit bjudna för en rundtur. Vad som följer är en återgivning av den mest skrämmande men samtidigt ljuvliga dag i mitt liv.

De flesta av er har sannolikt aldrig hört talas om Molsheim, vilket inte är särskilt märkligt om det inte vore för ett märkes dominerande närvaro där. Ja, du gissade rätt, Bugatti. Staden är i mångt och mycket utomordentligt sömnig med undantag för det stundtals högst särpräglade 16-cylindriga bakgrundsljudet, en direkt konsekvens av en av bilvärldens mest spektakulära fabriker. Bugattis område sysselsätter totalt lite drygt 110 personer, de flesta av vilka arbetar i fabriken, eller ateliern som det heter på Buggatiska.



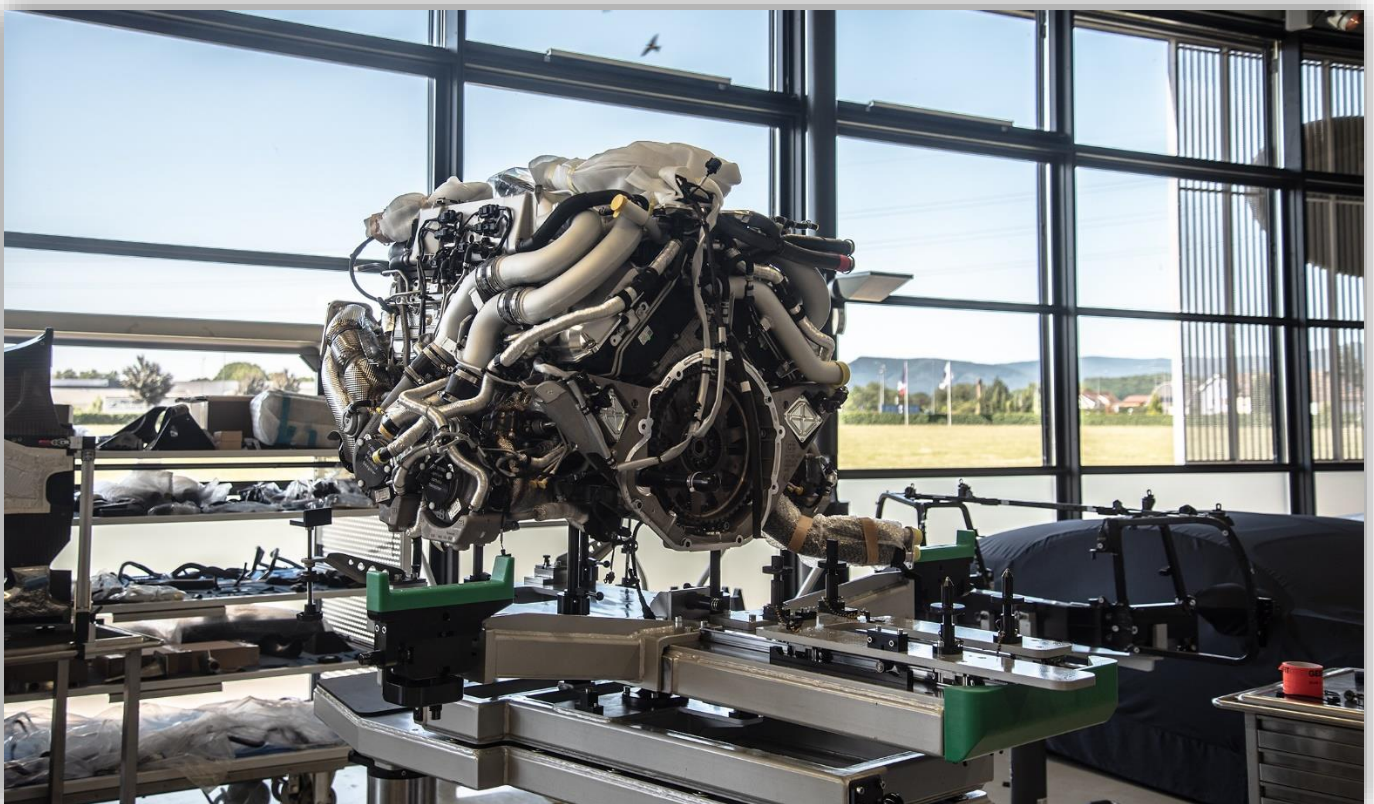
Området innefattar dock inte bara fabriken. Kunder blir välkomnade genom den historiska entrén, förbi den ikoniska franska chateaun i 1800-talsstil (där man kan shoppa Bugatti-kläder och annat trevligt) och orangeriet till showroomet. Huvudsyftet med denna byggnad är att kunden (som redan har i genomsnitt 42 bilar i sitt garage) tillsammans med Bugattis expert-designers ska kunna konfigurera sin drömbil. Tanken är att resultatet ska bli smakfullt, men den som bestämt insisterar på att ha en helrosa hyperbil, och är villig att betala för det, kan naturligtvis också få sina behov mättade. Även om de inte uppfyller den universella definitionen av ”vacker”. Konfigurationsprocessen tar ofta flera timmar och hela besöket tar en hel dag.





Showroomet är naturligtvis inrett ytterst smakfullt med möbler och tavlor särskilt tillverkade för Bugatti. Jag slogs av vill-ha-känslan gång på gång men jag insåg också snabbt att prissättningen tyvärr inte matchar min budget. Om jag hade varit en Chiron-spekulant hade jag dock yttrat orden ”jag tar en uppsättning av varje” snabbare än jag hinner säga ”Molsheim”, detsamma gäller den Bugatti Divo som kompletterade atmosfären i rummet. Läckert!

Vi blev sedan slussade till ateliern där Bugatti tillverkar sina bilar. Här förevigas slagorden ”konst, prestanda och lyx” i en tyst, fokuserad och grundligt välorganiserad miljö. Vanligtvis byggs en bil med chassit som grund, men Bugatti gör saker lite annorlunda. W16-motorn på 8 liter, tillsammans med växellådan, är så stor att bilen byggs runt den, inifrån utåt snarare än tvärtom. En Chiron tar 1-2 år att färdigställa och om den inte lever upp till Bugattis rent ut sagt absurt höga kvalitetsstandarder görs allt om från början. Allt för att resultatet ska vara mer än perfekt, millimeter för millimeter.





Efter vår rundtur i fabriken möttes vi av två legender; den Bugatti Chiron vi skulle få sätta oss bakom ratten på samt Andy Wallace som skulle vara vår instruktör. Han har tidigare, bortsett från sin karriär inom Formel 1, varit testförare för McLaren under tiden de utvecklade F1, och arbetar nu bland annat som testförare för Bugatti. Han inger alltså minst lika mycket respekt som bilen men visade sig trots detta vara en fullkomligt formidabel människa. Att någon så välrenommerad kan vara så genuint ödmjuk och snäll inspirerar mig fortfarande.

En mer detaljerad recension av Bugatti Chiron kan du läsa här, men kort fattat är full acceleration i en bil för 35 miljoner kronor med 1500 hästkrafter lite som jag föreställer mig att resa genom tid skulle kännas. Tunnelseende är ett klart faktum, men upplevelsen är mer våldsam än obehaglig. Chiron förvränger nämligen gränsen för vad som är möjligt och rimligt genom att vara kontrollerbar även när man trycker gasen i botten genom en kurva. Men det som fulländade upplevelsen var inte bara bilen utan Andys outtröttliga entusiasm för produkten och dess kompetens. Han är utan tvekan lika fantastisk som Chiron själv.

Efter en dag med bilen blev det dags för mig att försöka bearbeta vad som just hänt. Jag hade fått en tur genom den mest imponerande bilfabriken jag någonsin varit i, och fått köra bilen den producerar tillsammans med legenden Andy Wallace. Upplevelsen var inget annat än religiös och jag kan inte låta bli att undra; om Ettore levde nu, hur tillfreds skulle han vara över den utveckling som hans bilmärke har genomgått? Min gissning är att han skulle spricka av stolthet, det hade åtminstone jag gjort.



Andreas Bergman
Chefredaktör och medgrundare.

DAGENS NYHETER.

9. Oljud drar ned Mazdas nya motor

Publicerad 2019-08-16 **av Oskar Krüger**

Mazda hävdar att de med ny teknik har förenat bensin- och dieselmotorers fördelar med sin nya motor Skyactiv-X. DN har provkört den.



Mazdas nya motor Skyactiv-X.

Den nya motorn är den första serietillverkade motorn som använder sig av SPCCI, Spark controlled compression ignition, som på svenska blir tändningskontrollerad kompressionständning. Men låt dig inte förskräckas av de krångliga orden. Tanken är att ta den höga effekten och den effektiva avgasreningen från bensinmotorn och kombinera det med dieselns höga vridmoment och låga förbrukning.

Mazda påstår sig ha uppnått detta genom två huvudsakliga skillnader mot en vanlig bensinmotor. Det första är ett extremt högt kompressionsförhållande som komprimerar bensin- och luftblandningen tills den nästan självantänder.

Det ger en näst intill simultan antändning när tändstiftet väl ger ifrån sin gnista, och förbränningen blir betydligt mer effektiv. Den andra skillnaden är att blandningen innehåller en större andel luft vilket möjliggör att fler bensinmolekyler förbränns, samtidigt som temperaturen i förbränningskammaren hålls lägre.

Bakom ratten i en manuellt växlad Mazda 3 känns den nya motorn som en pigg bensinmotor. Vridmomentet – tänk kraft – är förvisso bara något högre än på en vanlig bensinmotor, men det kommer, liksom på många dieselmotorer, vid mycket lägre varv och körbarheten i vanlig trafik är därför avsevärt bättre.

Men det finns ett problem. Nästan varje gång jag gasar hörs ett oskönt ljud från motorn. Det är ett metalliskt skrapande som uppträder i olika ljudnivåer. Tydligast märks det med automatlådan då ljuden framträder vid nästan varje växling. Det är visserligen på en förseriebil men Mazda påstår att motorerna är produktionsklara.

Om den är så snål som Mazda säger får vi återkomma till när motorn kommer till Sverige i höst.



10. Årets bil 2020: Provisorisk lista över kandidater

Årets bil



Totalt 48 modeller utgör den preliminära kandidatlistan till bil 2020-utmärkelsen. Alla kandidater är nya fordon som säljs nu eller före årets slut på fem eller fler europeiska marknader. Den slutliga listan kommer att tillkännages den 14 oktober 2019. Röstningsprocessen har två etapper. Den första kommer att ta fram en kort lista med sju nominerade som kommer att tillkännages den 25 november, 2019. Den andra omgången kommer att avgöra den enda vinnaren som kommer att avslöjas inför Geneve Motorshow den 2 mars 2020.

1. Aston Martin DBX
2. Audi E-tron
3. BMW 1-serie
4. BMW 8 Gran Coupe
5. BMW X7
6. Borgward BX7
7. Cadillac XT4
8. Chevrolet Corvette C8
9. DS 3 Crossback
10. E.Go Life
11. Ferrari Portofino
12. Ferrari F8 Tribute
13. Ford Puma
14. Honda E
15. Hyundai i10
16. Var en e-själ
17. Var XCeed
18. Land Rover Defender
19. Lynk & Co 01
20. Mazda 3
21. Mazda CX-30
22. Mercedes-Benz CLA
23. Mercedes-Benz EQC
24. Mercedes-Benz GLB
25. Mercedes-Benz GLS
26. Nissan Juke
27. Opel Corsa
28. Peugeot 208
29. Peugeot 2008
30. Polestar 1
31. Porsche 911
32. Porsche Taycan
33. Range Rover Evoque
34. Renault Captur
35. Renault Clio
36. Seat Leon
37. Škoda Kamiq
38. Škoda Octavia
39. Skoda Scala
40. Ssangyong Korando
41. Subaru Forester
42. Tesla Model 3
43. Toyota Camry
44. Toyota Corolla
45. Toyota RAV4
46. Toyota Supra
47. Volkswagen Golf
48. Volkswagen T-Cross

BUSS magasinet

11. Stockholms tadxipoddar expanderar

Publicerat av ULO

16 AUGUSTI 2019

Bzzt, de små eldrivna taxipoddarna i Stockholm, ökar nu sitt trafikområde rejält. Från starten för drygt två år sedan har Bzzt endast täckt in delar av Stockholms innerstad, men från och med måndag går det att ta sig fram snabbt och utsläppsfritt genom hela innerstan, inklusive Söder och Kungsholmen. Dessutom börjar podtaxibolaget köra i många andra delar av innerstan som tidigare var mörka fläckar på zonkartan.



Stockholms eldrivna taxipoddar expanderar.

– Det här är vad kunderna önskat sig och något vi har vi velat göra ända sedan starten. Ska vi vara ett bra komplement till kollektivtrafiken och ett alternativ till bil och gammeltaxi – som är miljövänligt på riktigt – så måste vi finnas i hela innerstan. Nu gör vi äntligen det, säger Mirja Ahrén, vd för Bzzt Stockholm.

Det område som från och med måndag kommer att trafikeras av Bzzt blir från måndagen dubbelt så stort som hittills. Förutom Söder och Kungsholmen börjar de små taxipodarna trafikera Kristineberg, Fredhäll, Marieberg, Reimersholme, hela Lindhagen, hela Stadshagen och en liten bit av Solna (området runt Karolinska Universitetssjukhuset).

Det var i maj 2017 som Bzzt lanserades i Stockholm. Själva tjänsten är helt appbaserad. Kunden beställer en podtaxi med en app och betalningen sköts automatiskt när man hoppar av. Det hela bygger på ett egenutvecklat mjukvarusystem som håller koll på poddarna, fördelar körningar och hjälper förarna att navigera i stan.

Förutom föraren kan två passagerare åka i en pod. Poddarna är klassade som EU-mopeder och har en toppfart på 45 kilometer i timmen. Räckvidden på en laddning är 6 – 7 mil. Alla sittplatser är försedda med trepunktsbälten. Vid dåligt väder sätter man på tygdörrar som ska hålla vädret ute, vid kyla sätts värmefläktar in.

Priset för att bli skjutsad frön dörr till dörr i taxipod ligger i nivå med vanliga enkelbiljetter i kollektivtrafiken.

I våras fick Bzzt 7,5 miljoner kronor i utvecklingsstöd av Energimyndigheten. Pengarna ska användas till att utveckla företagets drift, teknik och mjukvara. Bzzt har som mål att varje fullt aktiv taxipod, som är i drift under företagets öppettider, ska kunna spara in motsvarande en genomsnittlig årsförbrukning av el hos en villa – 20 000 kWh.

Relaterade artiklar:

1. Appstyrda EU-moppar konkurrerar med bil, buss och taxi
2. Transportstyrelsen vill att taxiförare ska hitta
3. Elektrisk taxioffensiv i Stockholm
4. Svensk taxijätte blir störst i Finland

Feber

12. Slipp använda vindrutetorkarna när det regnar

Av Roger Åberg 2019-08-16 kl 16:40

Ja tack!



FILM: https://youtu.be/hzqq8POaaYo

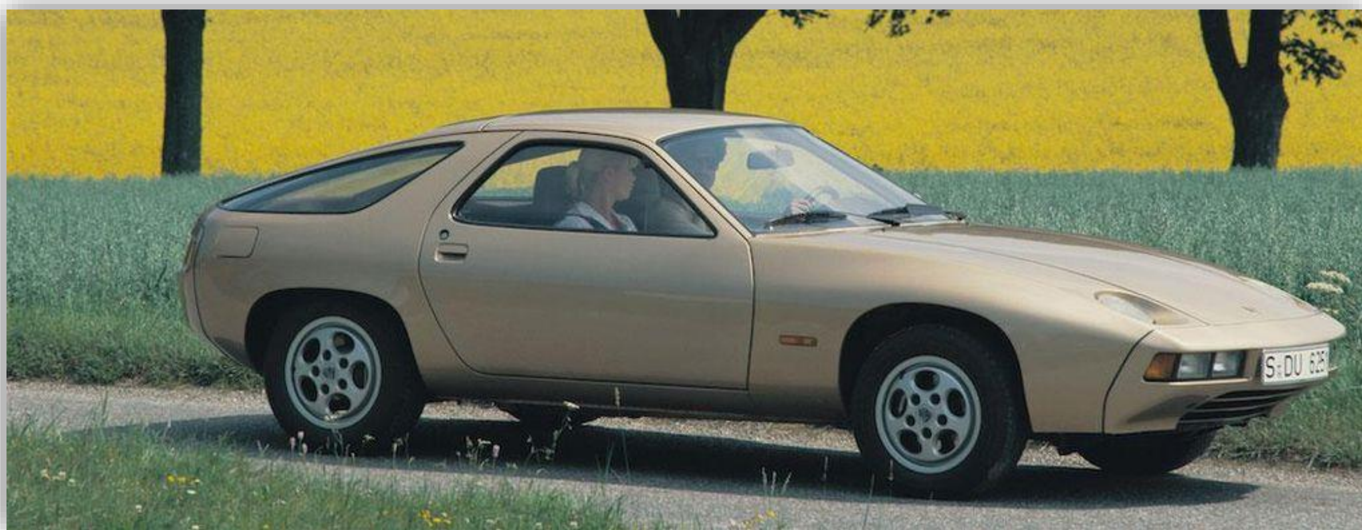
Vindrutetorkare är bra för att få bort regn från vindrutan, men det är också irriterande med saker som far fram och tillbaka framför ögonen. Med en rätt enkel behandling av vindrutan med Aquapel så slipper man köra lika mycket med vindrutetorkarna och det kostar typ 100 spänn, om man redan har dukar och sånt som behövs så klart.



13. Han räddade Porsche 911 från nedläggning

Av Erik Söderholm, Publicerad 2015-09-04 18:38, uppdaterad 2018-01-09 10:34

Peter Schutz heter mannen som räddade Porsche 911 från att läggas ned och glömmas bort.



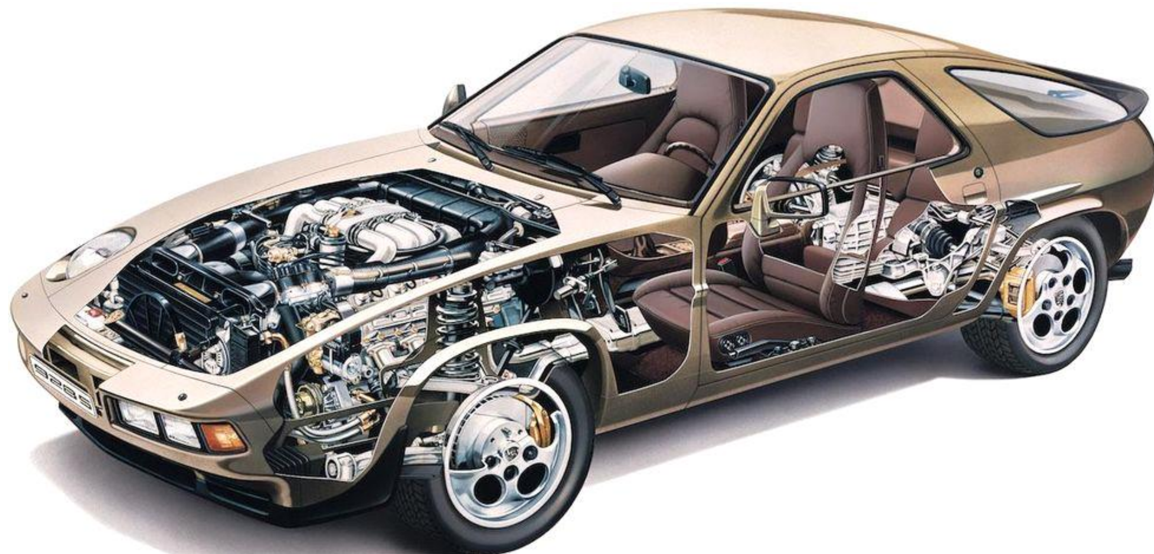
Det var i princip beslutat och klart – Porsche skulle lägga ned 911 och ersätta modellen, som idag är den mest klassiska och igenkända sportbilen någonsin, med den betydligt modernare 928. Men så blev det ju inte.



Det var bara några veckor sedan Peter Schutz hade tagit över som chef för Porsche när han klev in på kontoret som tillhörde utvecklingschefen Helmuth Bott och såg ett papper på väggen som skulle innebära slutet för 911-modellen. Helmuth Bott hade ritat linjer för hur länge de olika modellerna skulle tillverkas, och linjen för både 944 och 928 sträckte sig långt in i framtiden. Men linjen för 911 tog slut efter 1981.

"Jag kommer ihåg hur jag reste mig från stolen, gick över till papperet, tog en svart markeringspenna och förlängde 911-linjen så den gick utanför papperet, över till väggen och ut genom dörren. Jag visste att jag gjort rätt sak. Porsche 911, företagets ikon, hade räddats, och jag tror att jag också räddade hela företaget på samma gång", har Peter Schutz berättat.

Det var framför allt den tidigare Porschechefen, Ernst Fuhrmann, som planerade att lägga ned 911. Men istället uppstod en intern strid där Fuhrmann drog kortaste strået och avgick.



För Porsches ingenjörer var det viktigt att ha ett spännande projekt som 911 att jobba med. Innan beslutet att lägga ned Porsche 911 ändrades var uppgivenheten stor hos ingenjörerna.

Så här i efterhand, när vi vet hur framgångsrik Porsche 911 blev, är det förstås svårt att förstå hur modellen var på väg att läggas ned. Men med oljekrisen, hårdare avgaskrav och en oro för att USA eventuellt skulle förbjuda svansmotoriserade bilar var det inte alls underligt.

Många såg Porsche 911 som något gammalmodigt och försäljningen sjönk. Dessutom skrevs en del larmrapporter om farliga köregenskaper, eftersom bilen hade svansmotor och bakhjulsdrift, särskilt för 911 Turbo.

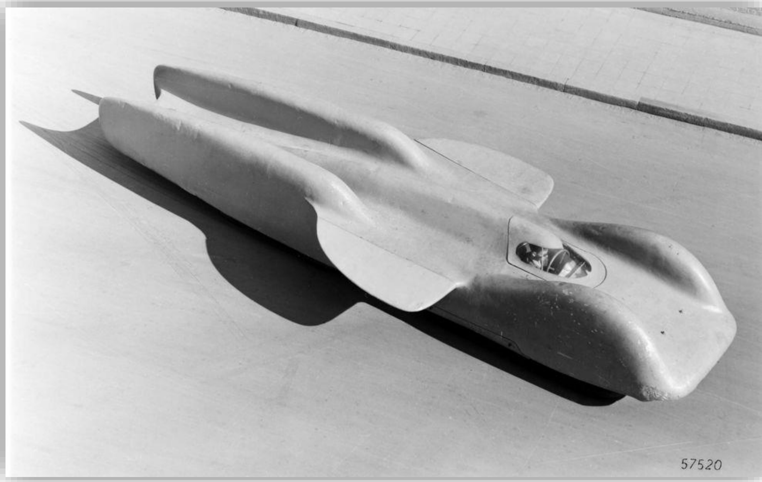
"Även om bilen kunde vara temperamentsfull då och så hade den i alla fall karaktär. Det var det folk älskade med 911. Du var tvungen att vara vaksam med dina signaler men för de förare som klarade av att häva en sladd och hålla den på linjen var 911 kung. Det var den enda bilen som var värd att köra eftersom det var den enda bilen som kunde slå tillbaka eller kämpa emot", skrev Peter Schutz själv i en text i Road and Track.

Utvecklingen av Porsche 928 hade börjat redan 1971 och det var verkligen en toppmodern bil på många sätt. Den hade en stor V8 monterad framtill och den var betydligt starkare än 911. Men modellen fokuserade också mer på bekväm långfärdstransport än på rena sportbilsegenskaper och det imponerade inte på Porscheentusiasterna. Dessutom blev 928 aldrig någon tävlingsbil – där hade den ju stora skor att fylla jämfört med 911.

Istället för att ersätta 911-modellen blev 928 alltså ett komplement. Det lyckades den riktigt bra med. Modellen levde vidare ända fram till 1995 och vidareutvecklades hela tiden.

Så vad hände efter att Peter Schutz ritat det långa strecket?

"När jag kom tillbaka in i rummet stod Hemluth Bott där och log. 'Förstår vi varandra?', frågade jag honom, och han nickade."



[Mercedes bortglömda superbil skulle klara 750 km/h]



[10 saker du inte visste om hur en Porsche 918 Spyder byggs]



[Hitlers plan: Tyskarna sparade ihop till en Volkswagen – men pengarna gick till kriget]



Erik Söderholm

GRANTURISMO

14. BMW Z4

Gran Turismo Magazine nr.7 2017

Den är betydligt mer hårdkokt än föregångaren Z3, om man undantar Z3M, och är idag på väg mot klassikerstatus. Åtminstone när det gäller den ovanliga coupémodellen.



Formen har kallats kontroversiell men med tiden har designen mognat och idag är den första generationen Z4 på väg mot klassikerstatus. Den kom till på den tiden då BMW-entusiasterna var splittrade i de som var för och de som var mot Chris Bangles “fram-front”-formgivning. Men i själva verket var det dansken Anders Warming, senare designchef för Mini, som skapade Z4.

Extra eftersökt är coupémodellen som kom strax efter en facelift 2006 och på våra bilder ser vi M-versionen av den. Det handlar givetvis om att coupén är ovanlig, det byggdes bara 17 094 coupéer varav 4 275 M Coupéer mot hela 180 856 öppna och av dem var 5 070 M Roadster.

Det är med skräckblandad förtjusning jag minns presentationen av M Coupén. Det hela hände i Portugal och bland annat fick vi ett par timmars fri körning på Estorilbanan. För att det inte skulle gå alltför fort hade BMW satt ut ett par chikaner på de snabbaste ställena, men med 343 hästar och 365 newtonmeter till förfogande var man snabbt uppe i skrämmande farter igen.

Det bestående minnet från banan är att Z4 M Coupé var en enastående däcksvarv. I de långsammare böjarna kunde man koppla ur antisladdsystemet, begrava högerfoten i mattan och lägga hela nejden i dimma.



Kul. Men när jag försökte busa lite på allmän väg var det lätt att hålla sig för skratt. Ojämnheter gjorde att chassit tappade koncepterna, hjulen blev luftburna och kunde landa lite här och där. Senare fick jag förklaringen av en chassikonstruktör.

På den tiden hade man en falang inom BMW som fått för sig att minimera utfjädringen, en sak som funkar i teorin och kan lira på släta underlag. Men …

Idag har man tänkt om, och för att citera Kenny Bräck så berättade han att inför rekordkörningen på Ringen med McLaren P1 LM nyligen så jobbade man intensivt för att öka utfjädringen och därmed kontrollen!

Nytänket var förmodligen ett försök att göra Z4-serien sportigare än föregångaren Z3 som hade ett chassi baserat på en tidigare 3-serie. Men trots ansatsen med multilänk bak blev resultatet inte helt lyckat. Bakvagnen hade en tendens att ändra toe över fjädringsrörelsen och det kan vara en bidragande anledning till den begränsade fjädringsvägen och fjädrar som var i hårdaste laget, en känsla som förvärrades av de standardmonterade runflat-däcken. Dessutom fick elservostyrningen mycket kritik, så mycket att man faktiskt återgick till hydraulservo i M-modellerna.

Z4 byggdes i BMW:s Spartanburgfabrik i USA med början den första september 2002 som 2003 årsmodell. Till en början kunde man bara få den med 2,5- eller 3,0-liters rak sexa på 192 respektive 231 hästar men redan andra året lade man till den lilla, varvvilliga 2,2-litersexan på 170 hk.

Och med det kommer vi in på min andra stora erfarenhet av Z4. För några år sedan köpte jag nämligen en 2,2-liters Z4 av 2004 års modell och med den hade jag tre trevliga sommarsäsonger utan minsta problem. Personligen är jag väldigt förtjust i karaktären hos den lilla sexan men jag kan stämma in i kritiken mot styrningen och det lite väl hårt satta chassit.

2,2-maskinen hängde bara med till 2005 och på Europamarknaden mer eller mindre ersattes den samma år av en tvåliters, fyrcylindrig version som agerade ny inropare.



Inför 2006 fick hela serien en större ansiktslyftning både kosmetiskt och tekniskt. Den skillnad man kanske ser tydligast är en ny front med andra blinkers och ett större luftintag, samt nya stötfångare fram och bak. Under skalet handlade det i stort sett helt om nya motorer. Förutom M-versionen som vi redan talat om landade man i en viss förvirring med två 2,5-litersmotorer och två trelitersmaskiner. Det hela beror på att man använde den nya lättare NB52-maskinen med block i aluminium/magnesiumlegering i två utföranden för varje volym. Nya 2,5i hade 177 hk medan 2,5si fick 218. 3,0i hade även den 218 hk, medan 3,0si gav hela 265. Man måste med andra ord ha koll på vilken version av motorn bilarna har. Samtidigt introducerades en sexväxlad låda och 17-tumshjul blev standard.

Driftsäkerhetsmässigt är Z4 riktigt bra, det enda problem som verkar vara återkommande är trassel med den elmanövrerade suffletten. Många har fått kostnadsförslag på över 20 000 kronor för att åtgärda problemen så det gäller att inte vara vårdslös med hanteringen. Min fungerade klanderfritt, däremot var det si och så med elhissarna som kunde vara lynniga och inte synka med suffletten.

Idag är tidiga Z4-bilar ganska billiga, man kan hitta relativt fina bilar från 75 000 till 80 000, men ska man se dem som samlarobjekt är det definitivt M-modellen, både som coupé och roadster, man bör satsa på, den är gjord i så få exemplar.

Vad gjorde jag då? Jo jag bytte upp mig till en Z4 sDrive 23i!

Text av Robert Petersson

BILSPORT.se

15. Bentleys ”felande länk” återskapad

Publicerad 2019-08-13

Att biltillverkare rekonstruerar historiskt viktiga modeller och ibland återupptar en serieliknande produktion, eller renovering av sådana är högsta mode just nu.



Aktuell just nu är Bentley som, i 100-års present till sig själva, har låtit karossmakaren Mulliner rekonstruera den enda Corniche av 1939 års modell som tillverkats, och som under utprovning i Frankrike förlorades genom en olycklig kombination av två separata trafikolyckor och ett världskrig.



Trots att modellen aldrig hann bli kommersiell beskrivs den som en evolutionärt avgörande modell för Bentley då den utgör en teknisk och formgivningsmässig länk mellan de sportiga 4 1/4-litersmodellerna från mellankrigsåren och R-Type Continental som lett fram till dagens Continental GT. Den efter originalspecifikationen återskapade Cornichen är baserad på originaldelar och material som fanns och var avsedda för serieproduktion 1939, men mycket, såsom träramen i askträ och karossplåtarna i aluminium är nytillverkade efter originalritningar.



Johan Ringshagen

Klassiker

16. Grattis Dodge Charger!

Publicerad 23 augusti

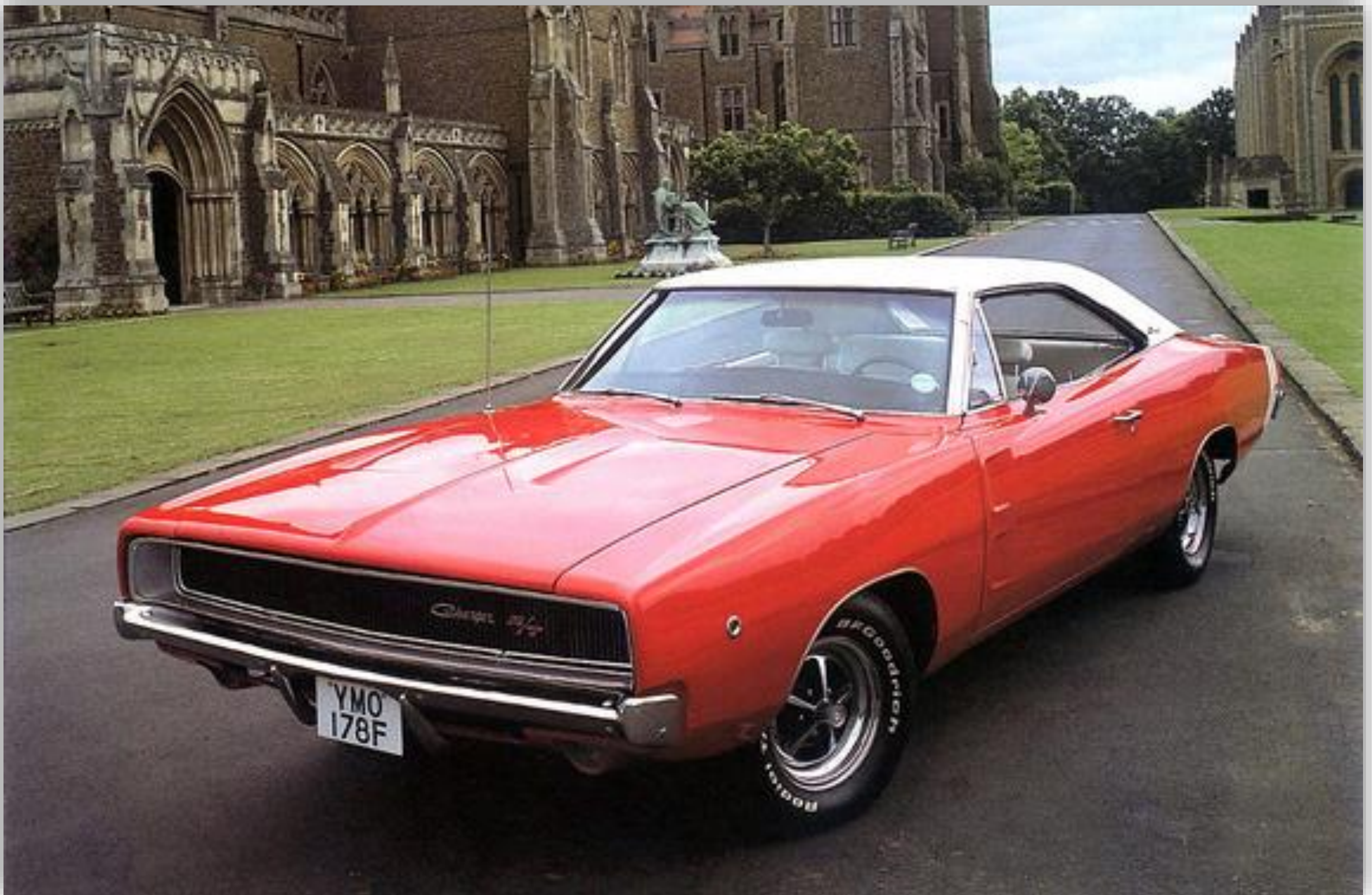
I dag när Signe och Signhild gratuleras, påminner vi om Charger!



Charger har närmast betydelsen ladda. För länge sedan var det benämningen för en kraftig stridshäst. Undrar vilket av alternativen som Dodges avdelning för modellnamn tänkte på?



1966 lanserade Dodge en fastbackversion av Coronet, en modell i mellansegmentet. Charger var de första två åren en elegant och stilfull bil för den kräsne bilköparen. Här en -67:a



Snart förvandlades Charger till en muskelbil. Redan 1968 var det dags för en uppgradering och motoralternativen var många, stora och starka. Charger tävlades såväl på ovalbana som dragstrip med stor framgång. Hemimotorn var kung!



1971 skedde nästa karossbyte och förvandlingen var ett steg tillbaka igen mot det pösigare hållet. Värsta modellen hade visserligen fortfarande en 440 motor på 370 hk men de flesta köparna valde till vinyltak och tjocka golvmattor. Bilen på bilden är från1972.



Charger NASCAR Race Car 1972–73



Charger Rallye 340 Magnum 1972



Charger SE 1973



1976 var rallyegenskaperna som bortblåsta. Vinyl på taket och fuskträ invändigt regerade. Fortfarande drevs bilarna dock av V8-motorer.



1978 läggs Charger ner men i sydamerika säljs en gammal Dodge Dart under namnet Charger. Denna är från 1980.



1983 togs Charger upp som modell igen men hade förvandlats till en förklädd Mitsubishi. Motorn var en rak fyra, på bilden med turbo.



Nu för tiden har Charger fått tillbaka självrespekten. Fyra dörrar visst, men motorn är återigen en ruggig Hemi. Detta är en guling från 2007.

Läs mer om: Dodge Charger



Brasiliens krutpaket, Charger
Dodge Charger såg helt annorlunda ut på söda halvklotet



Charger generation 1
Ikonen för muskelbilsepoken, Dodge Charger, är mest berömd årgångarna 1968-70, den föregående modellen har hamnat i skymundan.



17. Fredagsfilmen: Erik Carlsson berättar



FILM: *https://youtu.be/RZErQiWlgek*
https://youtu.be/l3funtQSBg8



18. Fredagshumorn: Robert Gustafsson som "Vinprovar Bengt Frithiofsson"



FILM: *https://youtu.be/zKtZrv7rlfA*

SLUT